Deutscher Bundestag **Drucksache 19/4210**

19. Wahlperiode 10.09.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Christine Aschenberg-Dugnus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/3971 –

Verzögerungen bei der Einführung der Pkw-Maut

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Einführung der Infrastrukturabgabe, die sogenannte Pkw-Maut, wurde im Dezember 2013 im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbart. Der damalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt verkündete die vollständige Umsetzung bis 2015. Der Deutsche Bundestag hat dazu am 12. Juni 2015, mit den Stimmen der Regierungsfraktionen von CDU/CSU und SPD, mit dem Infrastrukturabgabengesetz die gesetzliche Grundlage für die Pkw-Maut geschaffen. Seit Oktober 2017 ist nun beim Europäischen Gerichtshof eine Klage der Republik Österreich gegen die Bundesrepublik Deutschland, wegen Verstoßes gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung von EU-Bürgern, anhängig. Dieser Klage will sich auch das Königreich der Niederlande anschließen. Ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs wird frühestens 2019 erwartet. Gleichzeitig plant die EU-Kommission eine EU-weit einheitliche Etablierung eines streckenabhängigen Mautsystems und spricht sich für ein Ende zeitabhängiger Mautsysteme aus (www.welt.de/politik/ausland/article175623408/Violeta-Bulc-Deutschland-sollte-sich-an-europaeischer-Maut-beteiligen.html). Trotz allem will die Bundesregierung an ihrem Plan zur Einführung der Pkw-Maut festhalten. Nachdem die Einführung zwischenzeitlich mehrfach verschoben wurde, soll diese laut neuesten Aussagen des nun amtierenden Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer spätestens 2021 erfolgen, ein genauer Termin steht gar nicht mehr im Raum (www.pnp.de/nachrichten/bayern/3049166_verkehrsminister-scheuer-pkw-maut-kann-für-2021-starten.html).

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Klage Österreichs gegen die Infrastrukturabgabe vor dem Europäischen Gerichtshof?

2. Erwägt die Bundesregierung, angesichts eines bevorstehenden Urteils des Europäischen Gerichtshofs, mit einer tatsächlichen Einführung der Infrastrukturabgabe zu warten, bis Klarheit über die rechtliche Würdigung des Vorhabens besteht?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 5. September 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Welche Pläne hat die Bundesregierung für den Fall, dass der Europäische Gerichtshof vor der tatsächlichen Umsetzung der Infrastrukturabgabe diese als europarechtswidrig kassiert?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Infrastrukturabgabe ist EU-rechtskonform und nicht-diskriminierend. Dies hat die Europäische Kommission mit der Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens bestätigt. Die Vergabeverfahren zur Infrastrukturabgabe sollen in diesem Jahr abgeschlossen und mit der Erhebung der zeitabhängigen Infrastrukturabgabe in dieser Legislaturperiode begonnen werden.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Frage der Gesetzgebungskompetenz der EU für die Einführung und die grundsätzliche Ausrichtung einer Pkw-Maut oder Infrastrukturabgabe?

Allgemeine Rechtsgrundlage für sekundärrechtliche Bestimmungen der Europäischen Union zur Harmonisierung der Verkehrspolitik ist Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe a des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die politische Diskussion über die angestrebte Neufassung der Eurovignetten-Richtlinie 1999/62/EG?

Im EU-Verkehrsministerrat am 5. Dezember 2017 hat eine erste Orientierungsaussprache zu den Vorschlägen stattgefunden, die gezeigt hat, dass erheblicher Verhandlungsbedarf besteht. Am 14. Juni 2018 hat das Europäische Parlament ein Trilogmandat für Verhandlungen mit der Europäischen Kommission und dem Rat auf Basis des Berichts des Verkehrs-Ausschusses (TRAN) angenommen. Im Rahmen der weiteren Verhandlungen sind aus Sicht der Bundesregierung viele kritische Änderungsanträge zu beraten.

6. Wie steht die Bundesregierung zur Initiative der EU-Kommission zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Eurovignetten-Richtlinie auf Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen, wie zum Beispiel Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, und die damit verfolgte Umstellung auf eine streckenabhängige Straßennutzungsgebühr?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/13564 verwiesen.

7. Wie sieht der Migrationspfad für eine Einführung in Deutschland aus?

8. Wird die Bundesregierung auf die Erhebung der Infrastrukturabgabe verzichten, wenn, wegen weiterer zeitlicher Verzögerungen, diese auf Basis einer dann bereits geltenden geänderten Eurovignetten-Richtlinie geregelt werden muss?

9. Wie soll das der nationalen Beschlusslage zugrundeliegende Versprechen, Inländer durch eine Infrastrukturabgabe bzw. Pkw-Maut in Deutschland nicht zusätzlich finanziell zu belasten, unter diesen Umständen dauerhaft eingehalten werden?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu hypothetischen Fragen nimmt die Bundesregierung nicht Stellung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. Wird die Bundesregierung gegebenenfalls von dem in den Ausschreibungen zur aktuellen Erhebung enthaltenen Sonderkündigungsrecht Gebrauch machen?

Der Gebrauch von Sonderkündigungsrechten erfolgt ausschließlich unter einer vorherigen Evaluierung möglicher Auswirkungen und unter Betrachtung von damit verbundenen Chancen und Risiken. Dies ist für jeden möglichen Bedarfsfall separat zu entscheiden.

11. Wie sehen die derzeitigen Netto-Einnahmenberechnungen unter Berücksichtigung der Erkenntnisse über die Kosten der Erhebung und Kontrolle und der Kosten beim Bundesamt für Güterverkehr und Kraftfahrt-Bundesamt aus?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/11562 verwiesen.

12. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, mit der ungeregelten Situation von Fahrzeugen zwischen 3,5 Tonnen und 7,5 Tonnen umzugehen, und soll hier, wie in den Ausschreibungen beim Anteilsverkauf von Toll Collect, zukünftig eine streckenabhängige Maut erhoben werden, und wenn ja, wie soll diese bemessen werden?

13. Wie will die Bundesregierung bezüglich einer Bemautung mit der leichten Nutzfahrzeugklasse N1 bis inklusive 3,5 Tonnen umgehen?

    Gibt es dazu Pläne?

Die Fragen 12 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode ist eine Ausdehnung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht unterhalb von 7,5 Tonnen, und damit die Gleichstellung der (gütertransportierenden) Kleintransporter mit schweren Lkw, nicht vorgesehen.

14. Würde eine Maut im Sinne der Fragen 12 und 13 dann im gesamten Bundesfernstraßennetz gelten?

Zu hypothetischen Fragen nimmt die Bundesregierung nicht Stellung.

15. Erwägt die Bundesregierung eine Zusammenlegung der Lkw-Maut mit der Infrastrukturabgabe vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden streckenabhängigen Pkw-Maut?

Nein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333